

[Weikop.]

alligevel, det må være forholdsvis enkelt at blive klar over, hvilke sikkerhedsmæssige hensyn den konkurrerende udenlandske skibsfart anser for tilstrækkelige; i givet fald må det være rimeligt, at vi så af ministeren får at vide, hvorfor han er gået videre end reglerne i andre lande; det er det afgørende.

Selv om den højtærede handelsminister siger, at han alene har taget sikkerhedsmæssige hensyn, er han stadig væk, så vidt jeg kan skønne, gået videre, end andre lande anser det for nødvendigt. Derfor vil det ikke være helt naturligt at spørge, om den højtærede handelsminister virkelig for alvor mener, at andre lande tilsidesætter sikkerhedshensyn og f. eks. ikke overholder de konventioner, som landene har vedtaget; men det kommer vi siden til. Det er her, jeg synes der mangler klarhed, og det er her, der bør skabes klarhed. Jeg mener, at klarhed kunne være skabt, hvis ministeren havde foretaget en sammenligning mellem de af ham krævede sikkerhedsforanstaltninger med andre landes, altså f. eks., som det allerede er sagt, med Sverige eller Norge. Hvis den højtærede minister havde sagt, at han ikke mente at være gået videre i sine sikkerhedskrav end f. eks. vore nabolande, ja, så havde forslaget jo allerede været underbygget; men det har han ikke gjort, og så kan man spørge hvorfor, når de sikkerhedsmæssige hensyn alene har været afgørende.

Må jeg føje til, at den højtærede handelsminister dog ikke har været ængstelig for at foreslå bestemmelser med hensyn til restaurationspersonale på baggrund af den norske bemandingslov. Hvorfor er han ikke gået videre i sin sammenligning med norsk bemandingslov — særlig da man må sige, at dens bestemmelser om restaurationspersonale, hvad man end kan mene om dem, jo ikke har noget med sikkerhedshensynet at gøre. Det tror jeg den højtærede minister selv har erkendt.

Jeg vil gerne sige, at hverken jeg eller

nogen inden for mit parti ønsker, at sikkerhedsmæssige hensyn tilsidesættes. Men har sikkerheden alene været ministerens begrundelse, så bør vi også vide, hvorfor han mener, der bør stilles større krav til dansk skibsfart, end andre nationer stiller til deres.

Man har i den forbindelse nævnt svensk skibsfart. Jeg skal ikke komme ind på alle disse enkeltheder, som man har været inde på, men man spørger egentlig sig selv — selv om der ikke er faste regler i Sverige —: hvorfor skal der være flere på dækket i et dansk skib, end der skal være i et svensk skib? Det er sådanne spørgsmål, man stiller sig, når man beskæftiger sig med denne lovgivning.

For mig at se kan sikkerhedskravet ikke være et spørgsmål, der kan diskuteres, det vil jeg dog gerne sige — for man kunne af, hvad der er sagt her i dag, næsten få indtryk af det modsatte. På det område kan der ikke være spørgsmål om at tjene rederens interesser eller andre interesser; det er alene et spørgsmål om så vidt muligt at sikre menneskeliv, og intet andet. Påvirket af organisationerne har den højtærede handelsminister med ministeriets sagkyndige bistand foretaget en vurdering af sikkerhedshensynet, et problem, som jeg nu forstår overlades til folketingets bedømmelse.

Jeg vil gerne ligesom det ærede medlem hr. Viggo Hauch sige, at det forekommer mig at være sådan lidt ejendommeligt, at passagerskibenes bemandingsregler er forsvundet, og jeg kan stille samme spørgsmål som det ærede medlem: er det nu rigtigt, og er det hensigtsmæssigt, at rederne ikke kender kravene, men altså, som det ærede medlem hr. Viggo Hauch jo også sagde, rent faktisk hermed bliver undergivet et skøn? Bevares, et sagkyndigt skøn, men dog et skøn. Bemyndigelser skal man vistnok altid være forsigtig med at afgive — jeg tror, ministeren vil være enig med mig heri — uden at sådanne bemyndigelser er absolut påkrævede. Jeg tror, man vil give